

ILHA DE SANTA HELENA,
ILHA DOS AMORES
ESCALA DA «CARREIRA DA ÍNDIA»
(1502-1625)

JOÃO VIDAGO

PROÉMIO

O nosso estudo não pretendeu, de modo algum, atingir os foros de uma *História de Santa Helena*, durante o período da «CARREIRA DA ÍNDIA». O nosso objectivo limitou-se pois a uma valorização histórica da escala que as circunstâncias impunham às naus da Carreira, em especial as de tornaviagem.

Valorização histórica que nos parece justificada, em face do desconhecimento generalizado de quanto representava para as armadas portuguesas, como pausa de descanso para as incomodidades inerentes à natureza do único transporte possível, o navio de vela! Tema merecedor, só por si, de um longo e bem documentado estudo da complexa relação passageiro-navio.

Concomitantemente, os numerosos testemunhos que fomos recolhendo, de entre os autores contemporâneos, acerca dos benefícios que aportava aos passageiros e tripulações das naus ali acolhidas, expressos na fórmula de que a ilha estava ali pela Graça de Deus, levaram-nos à convicção de que a identificação com a ILHA DOS AMORES, manifestada logo a seguir à publicação de «OS LUSÍADAS», ainda em vida de Camões, portanto, é a que mais se coaduna com as realidades de tão penosas viagens. Realidades hoje difíceis de compreender mas que deveriam provocar, naqueles que as sentiam, na carne e no espírito, a evocação de um «Paraíso» na imensidade das águas.

A ESCALA

A minúscula ilha de Santa Helena, isolada a meio do Oceano Atlântico, entre os dois continentes fronteiros, África e América, veio a representar, na história da «CARREIRA DA ÍNDIA», um factor relevante cuja dimensão não

tem sido reconhecida em toda a sua amplitude. Situada a 1900 kms. do continente africano e a uns 1300 kms. da ilha da Ascensão, sua mais próxima vizinha, a sua configuração aproxima-se a um quadrilátero irregular, com um comprimento de duas léguas e largura de uma e meia, e uma superfície de 132 kms. ou seja um tanto maior que a nossa ilha de Santa Maria, com 97 kms.

De origem vulcânica e extremamente montanhosa, com a altitude máxima de 822 mts. no Pico de Diana, o seu relevo caracteriza-se por altas e abruptas chapadas de pedra, atingindo desníveis de 300 mts., que limitam as terras aproveitáveis a estreitas faixas no fundo dos vales. Do lado do mar, as mesmas chapadas de pedra tornam as costas quase inacessíveis, de modo que o único lugar de desembarque praticável é o que os nossos chamavam o «porto» e onde os ingleses fundaram mais tarde a actual cidade de Jamestown. Numa das faces deste vale abriram os ingleses uma escadaria de 700 degraus, como forma simples e cómoda de acesso às planuras do dito vale ⁽¹⁾. As gargantas entre os vários montes acham-se bem regadas por numerosos cursos de água alimentados por um regimén de chuvas quase diárias ⁽²⁾.

Este benefício climático dá-lhe completa vantagem sobre as restantes ilhas daquela parte do Atlântico, pois quer Fernão de Noronha quer a Ascensão são bastante áridas e menos seguras para a navegação. O ancoradouro utilizado pelos portugueses permitia ancorar em 12 braças ⁽³⁾ mas os pilotos recomendavam cautela com os ventos por cima da ilha, para não desgarrarem ⁽⁴⁾.

Foi João da Nova o feliz achador desta ilha no ano de 1502, em viagem de regresso da Índia, e nela faz aguada, certamente aproveitada para reconhecer assim as suas condições para futura continuidade. Segundo os cronistas ⁽⁵⁾, a ilha recebeu o nome de Santa Helena por ser esta a invocação na data do descobrimento, o que tem suscitado dúvidas e consequente controvérsia acerca de qual das santificadas Helenas teria originado semelhante denominação. Contudo, a versão mais aceitável parece ser a do dia 21 de Maio daquele ano de 1502, da invocação de Santa Helena, mãe do Imperador Constantino, o Grande, a qual muito contribuiu para a proclamação do Cristianismo como religião oficial do Império Romano, pois as restantes datas não são fáceis de conciliar com as contingências da rota provável do descobridor na sua viagem de regresso.

⁽¹⁾ *The National Geographic*, Washington, Agosto 1960, pág. 275 (foto).

⁽²⁾ Melchior do Amaral, *Tratado das batalhas do galeão Santiago*. Relação n.º 12, *História Trágico-Marítima*, Lisboa, 1735, pág. 489.

⁽³⁾ Manuel Pimentel, *Arte de Navegar*, Lisboa, 1746, pág. 497.

⁽⁴⁾ Melchior do Amaral, *ibidem*, pág. 489.

⁽⁵⁾ Barros, Dec. I, liv. V, cap. X; Damilão de Goes, *Crónica de El-Rei Dom Manuel*, Lisboa, 1619, Parte I, cap. xliii. Jerónimo Osório, *Vida e feitos de D. Manuel I*, Lisboa, 1804, vol. I, c. lxiii.

Castanheda é omissa quanto a este descobrimento⁽⁶⁾, e Gaspar Correia coloca o «batismo» da ilha em 1511, pelos pilotos de Dom Garcia de Noronha, que «puzeram a ilha no ponto das suas cartas, e lhe pozerão o nome de *Santa Helena*, porque a viram nesse dia»⁽⁷⁾. Como o problema da longitude não estava ainda resolvido, deve tratar-se de uma duplicação insular, tão frequentes na cartografia daquela época e seguintes, pelo que julgamos não merecer a pena insistir no assunto.

A posição da ilha em plena zona dos aliseos que desde o Cabo da Boa Esperança sobem para o Equador tornava esta escala quase uma imposição geográfica, oposta à da viagem de ida, na qual o regimén de ventos se fazia sentir norte-sul, ao longo da costa brasileira, obrigando a uma volta mais larga e muito ao sul. A evidente conveniência e comodidade desta aguada vinha quebrar a política que se pretendeu estabelecer, logo de início, de uma viagem redonda, Lisboa-Índia-Lisboa, sem escalas intermédias, quer na ida quer na volta. O objectivo de semelhante determinação era a de encurtar a viagem tanto quanto possível, pois a frequência das escalas representaria uma série de pausas cuja duração era sempre incerta, por muitas razões, não só inerentes ao próprio navio e sua dependência dos factores meteorológicos como também pelos abusos que seriam de esperar em vista da formação de interesses que não os da Real Fazenda. E tudo isto conduziria a um alargamento dos prazos de entrega da especiaria em Lisboa e consequentes demoras na venda e entrega nos mercados europeus.

Mas no caso particular da ilha de Santa Helena, a sua situação a meia distância da «etapa» atlântica e para mais, desabitada, afluía-lhe um valor estratégico muito especial, em função da assistência a uma «Carreira» muito limitada quanto ao número de embarcações necessitadas do seu apoio, além de muito mais económica e segura que não qualquer outra estação de aguada e refresco no extremo sul do continente africano. Não havia ali gastos de manutenção a que todas obrigavam, através da multiplicação crescente das fortalezas e feitorias, que formavam um onus cada vez mais pesado. Isto explica que não se tivesse tentado estabelecer uma escala na baía do Cabo da Boa Esperança, pois para sustentá-la seria necessária qualquer forma de fixação, acarretando encargos exagerados em relação ao escasso número a atender, sem falar de todos os inconvenientes da visinhança de uma população bravia que, embora reduzida, não deixaria de tornar-se molesta.

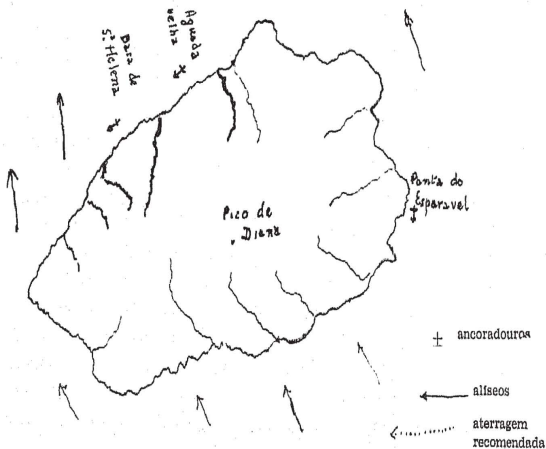
Deste modo, não havia interesse algum em fomentar qualquer plano de colonização ou aproveitamento. Todavia, o que logo se reconheceu foi a vanta-

(6) F. Lopes Castanheda, *História do descobrimento e conquista da Índia*, Coimbra, 1555, liv. I, cap. 43.

(7) Gaspar Correia, *Lendas ad Índia*, Lisboa, 1858, vol. I, pág. 232.

gem da sua utilização como lugar de degredo, em vista do longo intervalo entre as prováveis visitas das naus de tornaviagem. Logo em 1503, uma cédula real estipulava que fossem para ali degredados, por quatro anos, os pilotos e marinheiros que serviam em navios estrangeiros (*). No regimento dado a Fernão Soares, capitão-mór da armada de 1507, prescrevia-se também, como aliás era prática rotineira em todos os regimentos, o preceito de que as escalas se reduzissem ao mínimo indispensável, além de todo aquele que fosse encontrado a traficar em especiarias, em manifesta contração do monopólio real, seria passível de «não só perderem seu soldo e quintaladas e qualquer outra fazenda que lhe for achada e serão degredados para a ilha de Santa Helena enquanto nossa mercê fôr, na qual o mandareis ficar-se da tornaviagem das naus que por ali vierem» (").

Não parece terem sido muitos os casos de cumprimento efectivo desta penalidade, mas não passaram porém muitos anos que alguém se impuzesse voluntariamente o degredo que, por circunstâncias diversas, lhe pareceu o castigo merecido pelo seu comportamento na Índia, ou melhor dito, lhe pareceu o melhor meio de ocultar a vergonha sofrida pela punição já recebida em consequência dos erros praticados na Índia.



ILHA DE SANTA HELENA
Adaptação de um mapa do século XVII

A pobreza geral de muitos dos homens embarcados e o contraste com a perspectiva de riqueza imediata que lhes proporcionava a passagem ao serviço

(*) Jaime Cortesão, *Os Descobrimentos Portugueses*, Lisboa, 1980, vol. II, pág. 145.

(") *Alguns documentos do Arquivo Nacional da Torre do Tombo*, Lisboa, 1892, pág. 173.

dos reis e magnates da Índia, arrastava muitos deles a passar-se para o campo adverso, onde, por vezes, atingiam posições para eles de inesperada fortuna. Mas não era a coisa isenta de riscos, como sempre sucede na guerra, de modo que não poucos vinham a servir de moeda de troca, quando os beligerantes chegavam a acordo de pazes. Foi o que aconteceu com um certo Fernão Lopes, cuja história mereceu aos nossos cronistas larga referência, por se tratar de «pessoa de qualidade», ou seja, pessoa com foros de nobreza. Ele e mais setenta homens tinham saído de Goa apertados da fome a que o cerco posto pelo Rumeção havia reduzido a guarnição⁽¹⁰⁾. Quando, após a libertação de Goa por Afonso de Albuquerque, em Setembro de 1512, o Governador impôs, como condição de paz, que os transfugas lhe fossem entregues, assim o fez o Rumeção, embora contrariado. A estes homens mandou Albuquerque mutilar por forma que hoje nos parece horrenda, mas vulgar naqueles tempos em todo o mundo europeu e também fora dele.

Assim lhes mandou cortar publicamente e com pregão «narizes, orelhas, mãos direitas, dedos da mão esquerda, e entregá-los aos moços para que lhes depenassem os cabelos das barbas e das cabeças, e que os enlameassem, e a Fernão Lopes sobre todos, porque era o de mais qualidade, e por derradeiro foi degredado para Portugal e eu o vi na ilha de Santa Helena, onde por seu rogo o capitão da nau que o levava o deixou só; e ali viveu muito tempo, servindo a nosso senhor arrependido do pecado que fizera. E disseram-me que assim ele como muitos outros sofreram estes tormentos com muita paciência, dizendo que mais merecião pelo grave pecado que cometerão»⁽¹¹⁾.

Gaspar Correia é o mais extenso acerca do mutilado Fernão Lopes, dedicando a este assunto nada menos de três páginas relativas à obstinação de Fernão Lopes em esconder-se e às diligências dos capitães das naus para se comunicarem com ele, deixando-lhe roupas, mantimentos, sal e fogo. Com o andar do tempo acabou por aparecer e falar com a gente das naus que ali passavam e lhe davam coisas para plantar e semear assim como animais de criação, aves, porcos, cabras, que se multiplicaram pelos matos, onde os navegantes iam depois caçá-los, às vezes com graves riscos, no subir e descer das altas paredes lisas da montanha. Em pouco tempo registava-se uma abundância de carnes e verduras até ali inexistente na ilha, produto do trabalho deste voluntário ermitão. Segundo nos diz Correia conseguiram levá-lo à presença de El-Rei e da Rainha, que lhe deram bom acolhimento, seguindo depois em peregrinação

(10) Barros, II, VI, cap. IX; Castanheda, III, cap. lix; Goes, III, cap. xxi.

(11) Castanheda, III, cap. xciii, Barros, II, VII, cap. V, diz «polegares da mão esquerda e haver desembarcado com ele um negro que deram. Correia, II, pág. 318, diz ter ficado um moço jau. É provável que estivessem de acordo, pois a nossa gente apelidava de *negros* todos os não brancos.

a Roma, onde também foi recebido pelo Papa, para regressar definitivamente à sua ilha, na qual veio a falecer no ano de 1546⁽¹²⁾.

A presença deste homem significava uma importante valorização da escala, pois havendo agora a certeza de carne e verduras frescas, não deixavam as naus de procurar nela o alívio que lhes proporcionava, depois das inclemências já sofridas tanto como pela provisão para as que se iriam seguir na segunda perna da viagem, ou seja, até Lisboa.

Não se alongavam os cronistas em pormenores acerca de cada uma das armadas de tornaviagem, excepto quando algum desastre ou outra razão forte viesse a constituir «notícia» digna de registo. Não seria pois fácil inventariar quantas as naus que beneficiaram das comodidades desta escala e da segurança que a mesma oferecia. Resultaria trabalho improficuo pretender averiguar quais e quantas embarcações que o fizeram, posto que o número de navios despachados da Índia para a tornaviagem se eleva a muitas centenas e a escala deveria constituir operação de rotina, sem história, portanto.

Aliás viria apenas multiplicar os problemas, considerando que os cronistas divergem muito em questões de pormenor e estão em contradição em não poucos casos mais importantes. A título de exemplo, citaremos a viagem de Diogo Botelho, o da fusta, no ano de 1537, que a maioria dos narradores diz ter escorrido a ilha por causa das névoas⁽¹³⁾, ao passo que outro escreve que veio fazer aguada, tendo varado e concertado a fusta, dando assim uns dias de folga à combatida equipagem⁽¹⁴⁾.

Também deveriam ter faltado muitas, por falha no encontrar da ilha, devido a erro de cálculo ou por condições adversas de mar e vento, ou ainda por entenderem os capitães que dispunham de água e mantimentos suficientes para a não demandarem. A estas «visitas de rotina» das naus da Índia devemos acrescentar as que resultaram da contínua expansão do comércio triangular entre Brasil, Rio da Prata e Angola (açúcar, ouro, escravos), que a partir dos meados do século XVI alcançou um movimento importante, ocupando centenas de embarcações, especialmente caravelas, que pelo seu pequeno porte e qualidades náuticas asseguravam um bom rendimento com pequeno empate de capital⁽¹⁵⁾.

Em qualquer das hipóteses, a alternativa de não fazerem aguada podia significar um grave risco, porquanto a eventualidade, sempre possível, das calmarias da Guiné, prolongava a navegação a termos de esgotar as provisões existentes. Assim é que não poucas vezes alguns houvessem de arrepender-se,

(12) Correia, *ibidem*, pág. 316-318.

(13) Barros, IV, lxx. VI, cap. xiv; Castanheda, VIII, cap. ciii; Correia, vol. III, pág. 667.

(14) Couto, V, liv. I, cap. 2.

(15) V. Magalhães Godinho, *Os Descobrimentos e a Economia Mundial*, Lisboa, 1963, vol. II, pág. 472.

oprimidos da fome e sede resultantes de tal demora. Entre outras, podemos citar o caso da nau *Santa Helena*, que na tornaviagem escalou Moçambique, donde saiu em Outubro de 1611, para vir tomar Sagres em Abril de 1612, isto é, seis meses depois, com a maior parte da gente morta⁽¹⁶⁾.

Depois do falecimento de Fernão Lopes continuou a manter-se a regra de entrar a fixação de colonos, pelo que podemos inferir não ter havido nunca qualquer estatuto administrativo, considerando-se a ilha como mero entreposto de aguada e refresco para as naus em trânsito. A única presença admitida era a de *eremitas*, para a manutenção e serviço de uma capela erguida em data não averiguada. Como a ilha foi anexada ao bispado de São Tomé, criado por bula de Paulo III, datada de 13 de Novembro de 1534,⁽¹⁷⁾ é de supor que a fundação da mesma deveria ter ocorrido na década seguinte, ou pouco mais. A avaliar pelas citações que se lhe referem, esta capela era relativamente muito completa e bem cuidada, pois dispunha de um belo altar, belas imagens e painéis, além de, no frontispício, uma grande cruz de pedra, branca como mármore, trazida de Portugal⁽¹⁸⁾.

A estes entraves à colonização e à presença dos ermitões aludem já os primeiros *entrelapos* ingleses assim como à proibição de residentes fixos⁽¹⁹⁾, em termos confirmados depois por Linschoten⁽²⁰⁾ e Pyrard de Laval⁽²¹⁾, citando estes últimos o caso de dois casais de escravos negros que conseguiram internar-se na ilha, multiplicando-se até ao número de vinte pessoas, e foram finalmente localizados e embarcados⁽²²⁾.

Em contrapartida, regista-se o facto de que, a breve trecho também, passou a constituir prática corrente deixar em terra os doentes graves, para descanso e convalescença, até à passagem de alguma outra nau da mesma armada ou da seguinte, que os levassem consigo no regresso a Portugal. Resulta difícil para os homens de hoje apreender a noção do que era a vida a bordo dos navios de vela ainda em tempos muito próximos de nós. Para o desconforto que isso representava contribuíam, por um lado, os próprios indivíduos, em razão das escassas noções e também das não menos escassas probabilidades de higiene pessoal e colectiva, e por outro, as condições a que as características de um navio de vela sujeitavam quantos nele deviam permanecer e conviver por tão largo espaço de tempo.

(16) Pero Barreto Rezende, *Breve tratado de todos os vice-reis...*, (ano de 1635), ms. da BNL de Lisboa, Fundo Geral N.º 787.

(17) Fortunato de Almeida, *História da Igreja em Portugal*, Porto, 1968, vol. II, pág. 43.

(18) Pyrard de Laval, *ibidem*, II, pág. 221.

(19) Hakluyt, *The Principal Navigation...*, Hakluyt Society, Londres, 1965, pág. 222.

(20) Linschoten, *The Voyage*. Hakluyt Society, Londres, 1886, pág. 264.

(21) *ibidem*, II, pág. 221.

(22) Linschoten, *loc. cit.* Pyrard, pág. 221.

No primeiro caso, a falta de higiene pessoal constituía um problema de que os próprios interessados se não apercebiam por não estar ainda bem definida a correlação entre a limpeza corporal e a saúde⁽²³⁾. Assim, mesmo nas grandes aglomerações urbanas não se conheciam os esgotos, pelo que todas as vazaduras corriam livremente pelas calçadas, quando as havia, e nelas eram lançados todos os desejos caseiros, com o tal aviso de água vai⁽²⁴⁾, de que hoje pouca gente conhece qual o significado.

Por aqui se pode avaliar de qual o resultado da aglomeração de algumas centenas de pessoas no relativamente acanhado espaço que lhes competia entre as cobertas e o convés, ainda para maior incomodidade geralmente atravancado com os fardos da matalotagem e percentes dos passageiros, sem contar os volumes acumulados pelo despejo na carga e sua arrumação⁽²⁵⁾. Algumas naus possuíam, alinhadas sobre o convés, gaiolas de madeira semelhantes às que ainda hoje pode ver-se na cabotagem do Oceano Indico⁽²⁶⁾, destinadas a fins sanitários, mas a verdade é que havia grande relutância em usá-las, porque os balanços do navio punham o utente em risco de um banho forçado, senão perigoso, sempre desagradável. Em resultado disto, muitos nem se davam ao trabalho de vir acima satisfazer as suas necessidades, aliviando-se em bacios e alguns nem isso. O somatório deste ambiente e da péssima alimentação, à base de viandas salgadas e biscoitos malsãos e minados de vermes, originava uma série de doenças para as quais os recursos de tratamento eram praticamente inexistentes, pois as boticas de bordo e os seus encarregados de pouco ou nada serviam.

Além da nota mais geralmente acentuada, a do escorbuto, talvez pelo seu aspecto mais impressionante, a podridão das partes afectadas e consequentes repugnância visual e olfactiva, cremos que uma outra causa, que não vemos citada, o enjôo, deveria provocar também elevado número de vítimas. Conforme nós mesmos tivémos ocasião de verificar, em mais de uma viagem, por felizmente termos ficado imunes a este flagelo, a completa prostração a que chegam alguns indivíduos, mantida durante tanto tempo, só podia conduzir à morte por inanição, por não estarem em condições de cozinhar a própria comida, consoante a regra de bordo, que apenas facultava um fogão diante do qual se aglomeravam as panelas à espera de vez⁽²⁷⁾. E se ao balanço acrescentamos o *perfume* da água extraída do porão durante a manobra de dar à bomba, o suplício era interminável, tanto mais que nenhuma assistência havia organizada,

(23) J. H. Parry, *The Age of Reconnaissance*, Londres, 1963, pág. 74: «European seamen in the Age of Reconnaissance were no cleaner in their habits than were their contemporary ashore».

(24) Grande Enciclopédia Portuguesa e Brasileira, vol. I, pág. 608.

(25) Melchior do Amaral, *ibidem*, pág. 443-4.

(26) Parry, *ibidem*, pág. 74.

(27) Pyrard de Laval, II, pág. 147: «...donde morrem por esse respeito muitos...»

nem para eles nem para os demais⁽²⁸⁾. No dizer de alguns autores, o abuso das sangrias e purgas agravava ainda mais a precária resistência dos enfermos, com frequentes resultados fatais⁽²⁹⁾.

Os passageiros viajavam a lastro, a trouxe-mouxe, por onde melhor pudessem acomodar-se, de maneira que praticamente se acotovelvam a cada momento, sem intimidade alguma, pois os raros camarotes estavam reservados a determinadas categorias e não passavam de escuros e apertados cubículos. Muitos dormiam ao relento sobre o convés, uns por já não haver espaço nas cobertas outros para fugirem ao calor e à fetidez das mesmas, com todos os inconvenientes daí resultantes, incluindo, para alguns, a morte por enregelamento⁽³⁰⁾, e para outros, o caso contrário da insolação⁽³¹⁾, conforme as latitudes das estações diversas em tão largos percursos⁽³²⁾.

E como não partilhámos da auto-amiseração de que estas coisas só se passavam connosco, não deixaremos de acentuar que tudo isto era coisa corrente nas demais nações, em maior ou menor escala, não só quanto ao aspecto pessoal⁽³³⁾ como no viver urbano⁽³⁴⁾ e também nas rotas do mar. Neste ponto, Pyrard de Laval não deixa lugar a dúvidas:

«Estes navios são extremamente sujos e infectos, porque a maior parte da gente não toma o trabalho de ir acima para satisfazer as suas necessidades, o que em parte é causa de morrer ali tanta gente. Os espanhóis, franceses e italianos fazem o mesmo; mas os ingleses e holandeses são mais limpos e asseados».⁽³⁵⁾

Como se vê, nem os seus próprios contrerrâneos poupava, como aliás se observa em mais de um passo da sua obra. Um viajante espanhol descrevia assim a sua experiência da vida de bordo, na travessia do Atlântico:

«...hombres, mujeres, mozos y viejos, sucios y limpios, todos van hechos una mololza y mazamorra, pegados unos con otros, y así junto

(28) A. M. Esparteiro, *A Higiene nas naus de viagem em meados do século XVIII*, Boletim da Soc. de Geografia de Lisboa, Série 70, Jan-Dez. 1958, pág. 286.

(29) C. Ralph Boxer, *The Portuguese Seaborne Empire*, Londres, 1969, pág. 218.

(30) A. M. Esparteiro, *ibidem*, pág. 284.

(31) *Enciclopedia General del Mar*, Madrid, 1958, vol. I, art. Higiene Naval.

(32) Manuel Godinho Cardoso, *Relação do naufrágio do galeão Santiago em 1585*, História Trágico-Marítima, Lisboa, 1735, vol. II, pág. 68: «...porque comumente os que morrem nestas naus são os mesquinhos, que vem no convex mortos de fome, e despidos ao sol, chuva e sereno da noite».

(33) Samuel Eliot Morison, *The European Discovery of America*, 1971, vol. I, pág. 132.

(34) Deleito y Pifuela, *Solo Madrid es Corte*, Madrid, 1963, pág. 127: «Los portales de todas las casas y rincones de las calles servían de basureros y retretes...», pág. 128: «Arrojábanse las inmundicias por ventanas y balcones, sin otra precaución que el grito «Água va...».

(35) Pyrard de Laval, *ibidem*, vol. II, pág. 149.

a unos uno regüelda; otro vomita, otro suelta los vientos, otro descarga las tripas, vos almorzáis y no se puede decir a ninguno que usa de malacrianza porque las ordenanzas de esta ciudad lo permiten todo.»⁽³⁶⁾.

Isto para uma viagem de quatro a seis semanas, em média, desde as Canárias às Antilhas! Aos longos percursos a que se sujeitavam os portugueses, e depois deles, os ingleses e holandeses, só podia comparar-se a «Nao de la China», que os espanhóis mantiveram até aos princípios do século XIX, no tráfico entre Manila e Acapulco⁽³⁷⁾. A este solitário navio também não lhe faltaram precalços de toda a espécie⁽³⁸⁾.

Estas condições perduraram até bem perto dos nossos tempos e só o fenómeno da grande massa emigratória europeia no século passado, obrigando os armadores a oferecer ao passageiro comodidades tais que lhes permitissem disputar entre si a clientela, veio minorar alguns desses inconvenientes⁽³⁹⁾. Mas, se os passageiros de primeira classe podiam dispôr de camarotes e salões apregoados como coisa nunca vista, os pobres emigrantes continuavam tão empilhados e tão desprezados entre as cobertas como escravos a bordo dos negreiros⁽⁴⁰⁾. Deste modo, a mortalidade não deixava de representar uma cifra importante, pois dos emigrantes saídos de Inglaterra no ano de 1847, o mais grave registado, quase vinte por cento não chegaram ao seu destino⁽⁴¹⁾.

Podemos agora compreender quanto significava a escala de Santa Helena como refrigério de todos estes males em tão longas etapas: descanso e convalescença por umas semanas, provisão de água fresca e abundante assim como de verduras, carne e pescaria, de toda a espécie. Por este conjunto de circunstâncias, todas as descrições contemporâneas recalcam a fartura e variedade de mantimentos que ali se podiam obter, porquanto a ilha *estava ali pela Graça de Deus*⁽⁴²⁾. Representava isto um profundo contraste em relação à ilha de Moçambique, onde o clima, reconhecidamente malárico, causava elevada percentagem de vítimas. As cifras que se registavam para alguns anos não demoviam porém

(36) Eugénio Salazar, *Cartas*, (1573), *Epistolado Español*, Biblioteca de Autores Españoles, vol. 62, pág. 264.

(37) Artífano y Gualdáceno, *Historia del comercio con las Indias durante el dominio de los Austrias*, Barcelona, 1947, *passim*.

(38) William Lytle Schurze, *The Manila Galeon*, New York, 1939, *passim*.

(39) Leonard Outhwaite, *The Atlantic, A history of an Ocean*, New York, 1967, pág. 234-37.

(40) Alan Villiers, *Wild Ocean*, New York, 1953, pág. 223.

(41) *História Universal*, Ed. Marin, Barcelona, 1968, vol. 5, pág. 149.

(42) Barros, I, liv. V, cap. x; Manuel Pimentel, *idem*, pág. 497; Melchior do Amaral, *ibidem*, pág. 468-69; Faria e Sousa, *Ásia Portuguesa*, Lisboa, 1803, vol. II, pág. 50, entre os autores que usam desta expressão. Dos estrangeiros, citaremos Pynard, *ibidem*, II, pág. 219, e o holandês Linschoten, *Voyage...* pág. 284: «...it is an earthly Paradise for ye Portingall shippes».

aqueles que se obstinavam em colher os proventos do comércio com os nativos e os árabes que iam ali esperá-los, repetindo-se, ano após ano, a mesma tragédia⁽⁴³⁾.

A ILHA DE VENUS

Estes conceitos relativos às excelências e bondades da ilha de Santa Helena alcançaram repercussão literária imperecível quando, ainda mesmo em vida de Camões, se lhe identificava já com a *Ilha dos Amores*, que o Poeta intercalara no seu Poema como um dos mais valiosos episódios, celebrando o carinhoso «brinde» de Vénus aos cansados lusitanos da frota descobridora do caminho marítimo para a Índia, preâmbulo das grandezas e da glória que nessas remotas paragens haveriam de conhecer!

Por ordem cronológica, surge a primeira vez no romance pastoril *Lusitania Transformada*,⁽⁴⁴⁾ da autoria de Fernão Álvares do Oriente, natural de Goa, amigo e companheiro de Camões, poeta de reconhecido mérito próprio, cuja biografia é tão pouco conhecida como a do seu preclaro amigo. Ora a narrativa da viagem dos seus Pastores, da Índia para Lisboa, consagra algumas páginas de grata evocação:

«daquela ilha graciosa, que a mãe dogrande Constantino em seu dia descobriu por beneficio daqueles que em tão comprida viagem entregassem a vida aos perigos e descontos do mar salgado. Aqui achamos mil motivos para nos refazermos dos enfadamentos do caminho com recreações varias, que oferece terra tam bem afortunada» (fol. 208v).

Esta ligação da ilha com a «mãe do grande Constantino», ou seja, Santa Helena, completa-se no SONETO que um dos Pastores «entalhou na cortiça de uma árvore», a exemplo do que haviam encontrado um pouco por toda a parte, e do qual aproveitaremos as duas quadras respectivas:

«No ceo, no mar, na terra celebrada,
Helena, por tres dons que ao mundo deste,
O grande Constantino, com que encheste
Tanto o ceo de pro genie sublimada;

(43) C. R. Boxer, *Mozambique Island and the Carreira da Índia*, Revista Studia, vol. VIII, Lisboa, *passim*.

(44) Obra publicada póstuma, em Lisboa, em 1607, tendo o autor falecido em 1585.

Na terra aquela planta consagrada,
A qual nos deu por fruto o Rei Celeste;
No mar esta ilha alegre, a que trouxeste
A gente de seus medos salteada»; (fol. 210v).

Como se verifica, portanto, os dois últimos versos reiteram o descanso que ali tinham aqueles que sentiam as angústias das largas travessias marítimas, ou seja, como ele diz, «entregassem a vida aos perigos e descontos do mar salgado».

Sobem depois estes dois Pastores ao cume da serra, onde vêm a escutar furtivamente o colóquio entre as ninfas Clemene e Ephire, lamentando a sua perdida pureza, o que exteriorizaram numa longa elegia, da qual deduziram os Pastores que:

«De estas estâncias que cantarão as duas angelicas Syrenas, e dos nomes, que por elas ouvimos mil vezes repetidos, ficamos colligindo serem da Companhia das Nereidas, que Venus benevola em favor dos «Argonautas do largo Oceano ajuntou naquela ilha...» (fol. 212v.)

alusão tanto mais clara à Ilha dos Amores quanto o nome da ninfa, Ephire, corresponde ao daquela a quem Leonardo, «soldado bem disposto», exorta em cinco estâncias (IX, 77-81) que são um mimo no género de galanteador encartado.

As numerosas coincidências entre a *Lusitania Transformada* e as oitavas de *Os Lusíadas* são tão evidentes no contexto literário propriamente dito como em tudo o que se refere às realidades da navegação, quando diz «refazeremo-nos dos enfadamentos do caminho» não está empregando uma expressão de lazer mas sim a do alívio recebido ao pôr pé «naquela ilha graciosa».

Segue-se-lhe o Licenciado Manuel Correia, no comentário à estância 52, do canto IX: (46)

«Muytos tem para sy, que esta ilha de que o Poeta falla, seja a de Santa Helena, mas enganãose, porque foy hũ fingimento que o Poeta aqui fez...» (fol. 250).

«...eu em sua vida pratiquey isto com ele, e não lhe enxerguey sinal de tal imaginação...» (fol. 252v)

Não podemos imaginar até que ponto iria esta *prática*, mas revela que o próprio Camões estava, por conseguinte, ao corrente da ligação que esses «muytos» estabeleciam entre a ilha de Vénus e a de Santa Helena. O desmentido, ou alhea-

(46) Manuel Correia, *Os Lusíadas do grande Luis de Camões comentados...* Lisboa, 1613.

mento, como queira entender-se a resposta de Camões, mostra que deveria ter-se mostrado necessariamente cauteloso, de modo a que o interlocutor lhe não «enxergasse» tal ideia. A hermenêutica religiosa nunca lhe perdoou que tivesse conjugado a mitologia clássica com a ideologia cristã, apodando-o de pouco «honesto» por semelhante couúbio⁽⁴⁶⁾.

Em terceiro lugar aparece Manuel Severim de Faria⁽⁴⁷⁾, que estabeleceu, de forma directa e como conclusão natural, que esse «fingimento» era uma necessidade poética, para amenizar a matéria grave do Poema. Eis os termos em que se expressa:

«Comtudo outra nos resta ainda neste ponto responder, e é dizer-se também que foi o nosso Poeta pouco honesto nos episódios de tão honesto poema, o que têm fácil resposta, porque como o argumento dos *Lusíadas* era tão grave foi necessário variá-lo com alguns episódios alegres para entreter os leitores, e para isto fingiu a deleitosa Ilha de Santa Helena, e os esponsais que nela celebraram Vasco da Gama, e seus soldados com as Ninfas do Oceano, imitando os Poetas antigos e modernos, e que todos meteram nos seus poemas Episódios amatórios...

seguindo depois a enumeração dos vários Poetas, a começar por Homero (fol. 112v).

Que estas identificações se apresentassem tão prontamente e em primeiro lugar, em relação a qualquer outra, só pode atribuir-se, por conseguinte, ao conhecimento directo que de Santa Helena e dos seus recursos tinham quantos, entre os leitores do Poema, haviam saboreado o descanso e a recuperação que ela lhes proporcionava. E não poucos desses inominados «muytos» pertenceriam àquela roda palaciana que fornecia os quadros, como se diz agora, para o Império de Além-Mar, e na qual se movia também o próprio Poeta⁽⁴⁸⁾. E podemos admitir ainda que ele próprio lá teria passado no regresso da Índia e assim haveria uma oportunidade de conhecer o local e colher os elementos necessários para caracterizar a «ilha fresca e bela». Mera hipótese, pois não ficou notícia alguma de qual das naus do ano de 1570, *Santa Clara* e *Fé*, estaria embarcado assim como tampouco se estas fizeram ou não escala nesta ilha.

A aparente divergência entre o Poeta e os seus comentadores representa, afinal, o desdobramento do problema em duas modalidades distintas: por um

(46) Inácio Garcez Ferreira, *Lusíada, Poema de Luis de Camões...*, Nápoles-Roma, 1731-32, vol. I, pág. 83 ss.

(47) Manuel Severim de Faria, *Vida de Luis de Camões* (apud *Discursos Vários Políticos*), Évora, 1624, fol. cit.

(48) Jorge de Sena, *A estrutura dos Lusíadas e outros estudos camoneanos...*, Lisboa, 1970, pág. 37-39.

lado, a cautela de Camões acerca do seu «fingimento», no fito de manter a criação poética de um episódio de elevado simbolismo, de que saíam humanizados os deuses, simples mortais sublimados pelo poder da Fama⁽⁴⁹⁾; por outro lado, a identificação formal com a ilha de Santa Helena apresentada por quantos, em vista da descrição material, recordavam o alívio e descanso de tão auspiciosa escala.

O facto é que a representação da ilha e, em especial, a enumeração das espécies vegetais, frutos e flores, que nela abundavam, coincide com tudo o que referem quantos a tal respeito deixaram as suas notícias. Como reconheciam os próprios estrangeiros, muitas das árvores de fruto e legumes assim como as variedades de criação de caça, haviam sido introduzidas pelos próprios portugueses⁽⁵⁰⁾, com o objectivo definido de assegurar deste modo os refrescos de que tanto necessitavam, além da aguada e da pesca abundante e variada. Assim, diz-nos o Conde de Ficalho⁽⁵¹⁾, que da flora descrita por Camões não há uma que não seja espontânea em Portugal, mas espraia-se no comentário das citações mitológicas, sem uma palavra acerca da possível razão histórica da sua presença na ilha.

Que esta correlação ILHA DOS AMORES — ILHA DE SANTA HELENA, não se haja radicado como seria de esperar, deve-se, primordialmente, a que a falta de ecos históricos de uma escala rotineira teve o efeito de obliterar aos escritores subsequentes não só a própria ilha em si como, além disso, obliterar também a reputação criada entre os navegantes quanto à sua característica de benéfica estação de repouso, susceptível de inspirar um grande episódio poético. Não suspeitando pois as duras realidades de uma navegação incerta e fadigosa, nas condições já apontadas, todos os comentadores que se hão seguido, através dos séculos, perdem-se em divagações que, na maior parte dos casos, apenas provam que a fantasia dos críticos excede por vezes a da própria obra examinada.

Por isso, a estirada e meticulosa dissertação de Faria e Sousa, a primeira da série, constitui elucidativo exemplo⁽⁵²⁾, propondo a ilha do Ceilão, pelo simples facto de que era, para os antigos, o Paraíso Terreal, de que fala o Génesis. Não deixaremos porém de anotar que Faria e Sousa abre a sua exposição com a mesma frase de Manuel Correia, de que «...Muchos creen que esta Ilha que el Poeta describe, es la de Santa Elena; grande yerro...», prova de que essa interpretação não se apagara ainda. Por esse motivo, afigura-se-nos que para além da mitologia e do seu simbolismo, esses ignorados «muytos», que tão espontaneamente haviam manifestado e continuavam mantendo essa correlação, estavam

(49) Jorge de Sena, *ibidem*, pág. 159-60.

(50) Pyrard de Laval, *ibidem*, II, pág. 219.

(51) Conde de Ficalho, *Flora dos Lusíadas*, Lisboa, 1880, pág. 43.

(52) Manuel de Faria e Sousa, *Lusiadas de Luis de Camões*, Madrid, 1639, tomo IV, Canto IX, col. 32.

muito mais próximos, como actores e testemunhas dos aspectos náuticos em causa, de uma verdade singela, por coerente na sua própria singeleza.

Embora não tivesse localizado a «ilha namorada», o Poeta deixara porém pontos de referência que permitiam apontar o porquê da imediata solução apresentada em favor da Ilha de Santa Helena. O primeiro tópico refere-se ao desejo manifestado por Thétis de erguer o cenário numa

«Ilha que nas entranhas do profundo
Oceano terei aparelhada,
De dons de Flora e Zéfiro adornadas; (IX, 40)

condição esta que, na terminologia marítima de Camões, correspondia a situá-la no fundo pélagos, ou seja, com sensível afastamento da terra, e por ende, no «mar largo». A descrição dos dons de Flora e Zéfiro, através das estâncias 56 a 62, do mesmo canto, particularizando vinte e quatro espécies botânicas, todas próprias dos climas temperados, como vimos já, completa o desejo manifestado por Vénus. O exame da estância X, 51:

«Cortando vão as naus a larga via
Do mar ingente para a pátria amada,
Desejando-se prover-se de água fria
Para a grande viagem prolongada...»

revelava ainda que se encontravam no «mar ingente», ou seja, o «mar largo», com o fito de prover-se da aguada que, no sentir desses «muytos» era a razão de ser da escala de Santa Helena, como precaução «para a grande viagem prolongada» até Lisboa.

A conjugação destes factores: posição no mar largo, riqueza dos dons de Flora e Zéfiro, e finalmente, o provimento de água, eliminam de vez qualquer hipótese quanto a Moçambique, Zanzibar ou Angediva, não só por pegadas à terra como escassas de dons da Natureza.

DIVERSOS

Outra modalidade no aproveitamento da escala em Santa Helena foi a de ter servido de «caixa de correio», tanto para as ordens e comunicações régias aos capitães das armadas como também da parte de estes entre si, transmitindo avisos e informações relativas às contingências das suas próprias viagens e das precauções a tomar em consequência. Estas cartas ficavam, a princípio, em sapatos e envoltórios para esse efeito, pendurados nas árvores, e mais tarde, depositados na capela, em mão dos eremitões, quando os havia.

Embora pareça hoje *contos para meninos*, este expediente era o único de que podiam servir-se os navegantes daqueles tempos, na esperança de que outrém, de passo por aquele lugar, recolhesse o escrito e houvesse conhecimento do que assim se pretendia transmitir-lhe. Segundo nossos cronistas, João da Nova foi encontrar na Aguada de São Brás, (actual Mossel Bay), uma carta de Pero de Ataíde, capitão de uma das naus de Álvares Cabral, dando notícias do que havia passado na Índia, a qual deixou ficar, juntando-lhe outra sua, com informações e notícias próprias, seguindo viagem para a Índia. A árvore a que a tradição liga este facto, ainda hoje persiste, devidamente defendida, e declarada monumento nacional, como símbolo da presença europeia naquela parte meridional do continente africano⁽⁵³⁾. Nesta mesma aguada deixou ainda uma lápide, de que apareceu há tempos um fragmento, guardado num museu da Cidade do Cabo, pelos mesmos motivos. Não temos elementos para afirmar que João da Nova tivesse deixado alguma comunicação em Santa Helena, mas é lícito supor que, em vista dos precedentes, o tivesse feito aqui também.

Este serviço era, como se pode imaginar, muito aleatório, especialmente quando começaram a aparecer navios estranhos, dando-se o caso de que essas comunicações caíam em mãos a que não eram destinadas. É claro que também ocorreram casos inversos, isto é, em que a nossa gente se apoderava de cartas que não eram suas, mas que lhes diziam respeito, como veremos mais adiante.

Quanto aos particulares e gente de bordo, deixavam as suas variadas mensagens, quer por papéis escritos quer por meio de letreiros pintados ou entalhados em pedras e tábuas quer abertos na casca das árvores. Alguns desses letreiros aguentavam por muito tempo, registando-se, em certos casos, mais de cem anos⁽⁵⁴⁾.

Por se tratar de um facto isolado, devemos mencionar a passagem de uma nau francesa que no ano de 1527 ali foi tomar água, levando depois três homens nossos que tinham fugido das naus onde iam embarcados para cumprir pena de degredo no Brasil. Esta nau era a única escapa de três que se tinham armado em Dieppe dois anos antes, servindo-se de pilotos portugueses, e penetraram no Oceano Índico, com perda de uma nau na ilha de Madagáscar e outra na ilha de Samatra⁽⁵⁵⁾. Este desastre levou o armador francês a abandonar estas empresas longínquas, certamente porque as tomadas feitas na costa de Portugal deveriam revelar-se como mais rendosas, com menor risco.

Em 1562 verificou-se aqui um destes incidentes devidos às constantes pe-
guilhas entre os capitães das naus, por soberbias de linhagens e categorias. Aportaram aqui, de tornaviagem, Dom Constantino de Bragança, que fôra Viso-Rei

(53) *Revista da África do Sul*, Lisboa, Outubro de 1973, pág. 8.

(54) Pyrard de Laval, *ibidem*, pág. 217.

(55) Barros, IV, lvi. V, cap. vi Correla, vol. III, pág. 241.

da Índia, e Dom Jorge de Sousa, que acintosamente se retardara para não se submeter à regra das saudações devidas durante a navegação em conjunto. Ao chegar, não quis enrolar bandeira, como era devido, pelo que, ante tal afronta, pública e notória, ordenou Dom Constantino pôr prestes a artilharia da sua nau e passar espias para aferrar as duas naus, isto é, para tomar a nau de D. Jorge por força ou metê-la no fundo, cominando toda a gente desta que se fosse para terra, sob pena de caso maior, o que fizeram logo. Mudou Dom Jorge de parecer, em face de tão enérgica atitude, e metendo-se no seu batel se foi reconciliar com Dom Constantino, a quem depois acompanhou sempre e prestou a salva todos os dias. Ao chegar a Cascais, foi preso à ordem de El-Rei e assim esteve alguns meses, até lhe concederem o perdão ⁽⁵⁶⁾.

INTRUSÃO ESTRANGEIRA

O advento da dinastia filipina trouxe consigo o envolvimento de Portugal nas guerras que Filipe II sustentava por toda a Europa, porquanto embora o nosso país continuasse independente em relação a todos os demais domínios do mesmo monarca e por conseguinte estranho a essas lutas, a verdade é que no plano internacional as rendas e recursos a que Filipe II tinha direito como Rei de Portugal não deixavam de representar um contributo para o montante dos recursos financeiros de que podia dispor como coisa própria, para as suas empresas militares e políticas. Deste modo, era evidente que os seus inimigos compreendessem a necessidade de entravar esta nova fonte monetária. Se, a princípio, ingleses e holandeses continuaram a negociar em Lisboa como se nada houvesse acontecido, a resolução de Filipe II de mandar fechar os portos da Península, na ilusão de lhes impor um bloqueio comercial, deu em resultado que os seus adversários decidissem ir buscar na origem primária, ou seja, no próprio Oriente, a especiaria de que necessitavam.

Abriu a lista dos frequentadores ingleses da ilha de Santa Helena e sua escala, o capitão Henry Middleton, que a 8 de Fevereiro de 1586, de regresso das Molucas, ali aportou, demorando-se nove dias ⁽⁵⁷⁾. Seguiu-se Tomás Cavendish, que no rasto de Drake levava também a cabo uma viagem de circumnavegação, colhendo no Oceano Pacífico a proveitosa tomada de um galeão espanhol da carreira Manila-Acapulco, e veio fundear em Santa Helena em Junho de 1588. Reconheceu logo as vantagens e comodidades oferecidas pela situação geográfica da ilha como também os recursos que ela apresentava em matéria de refresco e aguada ⁽⁵⁸⁾.

⁽⁵⁶⁾ Couto, VII, LivX, cap. I.

⁽⁵⁷⁾ *The Voyage of Sir Henry Middleton, to Bantam and the Molucas Islands*, ed. Hakluyt Society, London, 1943, pág. 78.

⁽⁵⁸⁾ R. Hakluyt, *The Principal Navigations, Voyages and Discoveries...* ed. 1877, pág. 873.

O sistema português de deixar em terra os doentes graves foi seguido, pouco depois, por uma nau do comando de Abraham Kendall, que ali deixou, no ano de 1591, um marinheiro a convalescer. Este homem, só recolhido de oito meses depois pelo capitão James Lancaster, tomado entre o medo e a alegria de ver gente que não reconheceu logo, desvairou de tal modo que veio a falecer durante a viagem ⁽⁶⁰⁾.

Por sua vez, os holandeses, com largo cabedal de informações conseguidas através das nossas tripulações que frequentavam os seus portos e ainda por quantos dos seus próprios naturais que tinham servido nas nossas armadas e nas partes do Oriente ⁽⁶¹⁾, lançaram logo um esforço amplo e resolutivo. Entre estes informadores conta-se João Hugo Linschoten, que viveu na Índia de 1583 a 1589, ao serviço do Arcebispo de Goa, e de volta permaneceu na ilha Terceira, Açores, três anos mais, regressando à Holanda em 1592. No ano imediato apareceu em Amesterdão o seu *Itinerário*, no qual se incluía bom número de roteiros portugueses e espanhóis, em especial do Extremo-Oriente, além de vultoso recheio de mapas e planos ⁽⁶²⁾.

Em 1595 saiu a primeira frota de três naus, que na volta fizeram aguada em Santa Helena. Os bons resultados desta viagem lançaram, entre 1595 e 1602, não menos de sessenta e cinco navios, em vinte e duas frotas, a caminho do Oriente ⁽⁶³⁾, que, adoptando a rota directa do Cabo da Boa Esperança para Java e as Molucas, pronto suplantaram as tentativas dos ingleses naquela zona.

Logo em 1591, constando que os ingleses pretendiam interceptar as nossas naus em Santa Helena, o Conselho de Portugal, depois de ponderar os inconvenientes e as vantagens, entendeu preferível eliminar a escala e deu instruções para que as naus viessem bem abastecidas de água e provisões, de modo a passar adiante, mas parece que esta ordem era tão secreta que os capitães não a reconheceram e por conseguinte não a cumpriam ⁽⁶⁴⁾.

Como não se materializaram logo os ataques previstos, continuaram as naus a aproveitar a escala, com o resultado de que, dentro de pouco tempo, começaram a surgir os conflitos, em razão do incremento que tomava a presença estrangeira. Os primeiros roces principiaram ainda antes de se haverem defrontado, motivados pela intolerância mútua com que cada uma das partes tratava

⁽⁶⁰⁾ *The Voyage of Sir James Lancaster to the East Indies*, ed. Hakluyt Society, London, 1877, pág. 17.

⁽⁶¹⁾ Fortunato de Almeida, *História de Portugal*, Coimbra, vol. III, pág. 266-268: «Estrangeiros nas empresas de além-mar».

⁽⁶²⁾ Inclue, datada de 1589, uma vista do porto de Santa Helena e nele a esquadra de seis naus em que o autor regressou da Índia. Outra folha apresenta três vistas da ilha, Leste, Norte e Oeste.

⁽⁶³⁾ Alan Villiers, *The Indian Ocean*, London, 1952, pág. 145.

⁽⁶⁴⁾ Botelho de Sousa, *Subsídios para História Militar Marítima da Índia, 1581-1609*, Lisboa, pág. 32.

aquilo que a outra parte deixava atrás. Os primeiros nesta senda foram os ingleses de Cavendish, que maltrataram e saquearam a capela, quebrando e destruindo o altar, as imagens e uma soberba cruz de mármore que encima o frontispício ⁽⁸⁴⁾. Em retaliação, os portugueses faziam o mesmo a tudo o que os estrangeiros colocavam, até que estes afixaram uma tabuleta no sentido de que suspendessem estas tropelias que eles fariam o mesmo ⁽⁸⁵⁾.

O primeiro choque bélico surgiu no ano de 1600, a 25 de Abril, com a nau *São Simão*, capitão Diogo de Sousa, acompanhada de um caravelão que ia do Rio da Prata para Angola. Estavam fundeadas no porto duas naus holandesas provenientes das ilhas de Sunda, à espera de outras duas de sua conserva, de quem se tinham apartado. Iniciou-se de imediato a peleja, por espaço de vinte horas até à manhã seguinte, em que os holandeses largaram as amarras por mão e se fizeram ao largo, desistindo da batalha ⁽⁸⁶⁾. Desembarcaram os portugueses e fizeram aguada, servindo-se das mesmas pipas abandonadas pelos holandeses e apreenderam na capela uma carta que eles haviam depositado ali, destinada às outras duas naus, contando-lhes o que haviam passado na Sunda ⁽⁸⁷⁾.

No dia 30 chegou a nau *Nossa Senhora da Paz*, a 3 de Maio a *Conceição*, e a 16, a *São Roque*, onde vinha o Chefe da Esquadra, Dom Jerónimo Coutinho. Neste mesmo dia apareceram as tais duas naus holandesas, que se puseram a barlovento, para estarem seguras dos nossos, e ao anoitecer, a nau *São Martinho*, a qual, tomando os holandeses pelos nossos, entendeu que não devia perder tempo e seguiu para o Brasil, onde tomou água e mantimentos. Ficaram assim na expectativa, duas naus holandesas e quatro portuguesas, até que a 21 de Maio entrou outra nau portuguesa, *São Mateus*, e nela Dom Vasco da Gama, a qual, favorecida pelo vento na manobra de chegada, a tiros de canhão obrigou os holandeses a desamarrar e a fazerem-se ao largo durante a noite, de tal modo que apesar de toda a pressa com que os nossos acabaram a aguada e provisões, já não conseguiram alcançá-los ⁽⁸⁸⁾.

Dois anos depois veio surgir, a 14 de Março de 1602, o galeão *Santiago*, mal consertado em Goa e em completa desordem na carga e sua arrumação, tanto que «não se podia marear as velas» ⁽⁸⁹⁾. Havendo água e mantimentos suficientes, pediram alguns ao Capitão que escusasse a escala, ao que este se recusou, invocando o seu Regimento a que não tinha opção de faltar. Já ali o estavam esperando três naus holandesas, conforme notícia que haviam recolhido por uma carta que

⁽⁸⁴⁾ Linschoten, *ibidem*, pág. 254. Deixaram atrás uma espada e um caldeiro que, diz Linschoten, não entenderam os nossos o que pretendiam significar, supondo-se sinal para outros que viessem depois.

⁽⁸⁵⁾ Pyrard de Laval, *idem*, pág. 217.

⁽⁸⁶⁾ Botelho de Sousa, *idem*, vol. I, pág. 415-16.

⁽⁸⁷⁾ Costa Quintela, *Anos da Marinha Portuguesa*, Lisboa, 1839, vol. II, pág. 122.

⁽⁸⁸⁾ Diogo do Culo, XII, liv. IV, cap. 13.

⁽⁸⁹⁾ Melchior do Amaral, *ibidem*, pág. 443 ss.

o galeão *São Valentim* depositara na capela e que assim lhes caiu nas mãos. À vista do inimigo, propuseram ainda alguns que se fizessem na volta do mar ao que objectou o Capitão, dizendo que as três naus inimigas, por estarem leves e aprestadas, os alcançariam prontamente. Depois da troca de cumprimentos, com altivez de parte a parte, iniciou-se a batalha, com manifesta desproporção de forças, um galeão empachado e pouco manobreiro, dispondo de apenas 17 bocas de fogo contra três embarcações providas de 92 peças, em total, pelo que receberam os nosso muito dano. Fizeram-se ao mar no dia seguinte, continuando todavia o canhoneio de parte a parte, até que na manhã de sábado, 16 de Março, resolveram içar bandeira branca, em vista de não aguentarem já a água aberta. Mostraram os holandeses a maior brutalidade para com os vencidos, sujeitando-os a vexatória busca, a que não escapou o Capitão, na mira de encontrar pedraria e outros valores na posse dos passageiros ⁽¹⁰⁾.

Remendando o navio da melhor maneira possível aguentaram 22 dias de navegação até à ilha de Fernão de Noronha, onde os inimigos os deixaram, ao fim de muitos dias. Feita a resenha das baixas, verificou-se terem morrido na luta 40 pessoas, na maior parte escravos. Ali ficou a gente ao desamparo, até que vieram duas caravelas do Brasil a recolhê-los, passando tão má viagem que foram ter à Paraíba do Norte, de onde caminharam por terra mais de sessenta léguas até Pernambuco.

A frequência com que os inimigos estavam agora a utilizar a escala de Santa Helena, na sua viagem do Oriente, tal como faziam os nossos, levou o Conselho de Portugal a mandar estudar a eventualidade de se construir ali uma fortaleza, mas a ideia não foi adiante ⁽¹¹⁾, provavelmente porque o seu isolamento em pleno Oceano a tornaria insustentável, além de economicamente dispendiosa. Ficou então resolvido que as naus trouxessem água bastante para a viagem directa a Lisboa ou Açores, e que em caso de muita necessidade a fossem tomar à ilha de Fernão de Noronha ⁽¹²⁾.

Estas ordens passaram a repetir-se sistematicamente nos Regimentos que cada uma das armadas levava já de Lisboa como norma reguladora da viagem respectiva, insistindo-se no cuidado que deveria haver para não fazer a escala ⁽¹³⁾. Foram porém objecto de discussão, conforme as circunstâncias peculiares a cada viagem tornassem dispensável ou não a escala. Em tais casos, convocavam os Capitães conselho geral sobre as necessidades que se faziam sentir e o risco a que se sujeitavam, deliberando-se em conformidade. Assim sucedeu que na mesma armada, do ano de 1610, se apresentaram dois casos opostos, isto é, resolvidos

(10) Melchior do Amaral, *ibidem*, pág. 451.

(11) Cunha Rivara, *Arquivo Português Oriental*, Goa, fasc. 3, doc. 334, ano de 1598.

(12) Botelho de Sousa, *ibidem*, pág. 53.

(13) Livro das Mongões, Lisboa, 1880, vol. I, *passim*.

de maneira oposta. Deste modo, a nau *Nossa Senhora da Penha de França*, do comando de André Furtado de Mendonça, e na qual viajava o francês Mocquet, que escreveu acerca de Goa e da sua própria viagem uma interessante narrativa, acabou o Capitão por resolver que seguissem adiante sem tocar a ilha. ⁽⁷⁴⁾ Mas o conselho reunido a bordo da nau *N.ª Sr.ª de Jesus*, terminou por votar que se arribasse a Santa Helena, onde chegaram a 23 de Junho, demorando-se ali dezanove dias, sem novidade de maior. Nela vinha o francês Pyrrard de Laval, que nos deixou na sua obra um extenso capítulo dedicado às suas impressões acerca da ilha de Santa Helena, no contexto do muito que nos revela sobre os múltiplos aspectos da nossa vida marítima e domínio do Oriente, que formam ainda hoje uma fonte histórica muito valiosa.

Mas o acontecimento mais extraordinário na história desta escala surge em 1613, quando a nau *N.ª Sr.ª da Nazaré*, conseguiu, sobre quatro naus holandesas, uma vitória que um historiador inglês e ilustre lusófilo enaltece como um feito único, qual era o facto de que a vitória se devesse ao combate a tiro de canhão, unicamente, com o resultado do afundamento da nau capitana inimiga e retirada das três restantes ⁽⁷⁵⁾.

Entrou esta nau, sob o comando de Dom Jerónimo de Almeida, em conserva com a nau *N.ª Sr.ª do Vencimento do Monte do Carmo*, dia de Santo António, 13 de Junho, fundeando de maneira que ficou esta segunda ao lado da terra e a *Nazaré* da parte de fora, em situação desvantajosa, em caso de emergência. Com efeito, do outro lado da ilha os estavam esperando quatro naus holandesas, que levantaram âncora e ao som de trombetas e demonstrações de alegria, julgando a presa segura e fácil, começaram de imediato a peleja, que recaiu quase só sobre a *Nazaré*, por a posição em que se encontrava bloquear praticamente a nau *Vencimento*, eliminando qualquer intervenção desta última. Disparando a artilharia de parte a parte, acercou-se a capitania holandesa para tentar a abordagem, que se malogrou, porque um tiro certeiro abriu-lhe um rombo e a meteu no fundo, salvando-se os holandeses da melhor maneira que puderam, com excepção de sete homens que ainda conseguiram entrar na nau, ficando prisioneiros, com a bandeira que os acompanhava. Outra nau holandesa ficou desaparelhada e com o castelo de proa destroçado, em vista do que, achando-se assim maltratados, desamparam a luta, pondo-se em fuga. Apesar do impedimento em que se encontravam, não deixaram porém os da nau *Vencimento* de prestar todo o auxílio que nessas circunstâncias lhes foi possível ⁽⁷⁶⁾.

⁽⁷⁴⁾ Jean Mocquet, *Voyages en Afrique, Asie, Indes Orientales et Occidentales*, Paris, 1830, pág. 299.

⁽⁷⁵⁾ C. R. Boxer, *Uma desconhecida vitória naval portuguesa*. Boletim da Agência Geral das Colónias, 1959, n.º 52, pág. 29-38.

⁽⁷⁶⁾ Botelho de Sousa, *ibidem*, vol. II, pág. 230.

É digno de nota o facto de ter sido a nau *Nazaré* a única da Carreira que no decurso de uma viagem redonda tivesse conseguido sair vitoriosa por duas vezes. De facto, já na viagem de ida tinha combatido contra duas naus inglesas, na costa do Natal, repelindo-as e causando-lhes sérios estragos ⁽⁷⁾.

Dos quatro episódios que relatámos, só o galeão *Santiago* resultou vencido, tanto pela desproporção no armamento como pelas péssimas condições de navegação e manobra em que se encontrava. Quanto aos outros três, verifica-se que cada uma das naus se batera vitoriosamente contra forças duplas e ainda no caso das naus *São Simão* e *São Mateus* não em mera defesa passiva senão como atacantes.

Em Junho de 1621 deu-se a bordo da nau *Conceição* um grave desastre que vitimou o Capitão Jerónimo Correia Peixoto, atingido pela barra de um cabrestante, partida quando se procedia à manobra de fundear o navio. Foi enterrado à porta da capela, a qual tinham encontrado «mui desbaratada e destruída, sem portas, nem altar, nem cousa que pareça que ali foi igreja, porque os holandeses e inimigos da nossa fé, a destruíram, como fizeram ao mais que havia naquela ilha». Dentro da igreja encontraram uma tábua onde se registava a passagem de três naus holandesas a 19 de Maio, ou seja com pequena diferença de datas. Dispersos nas pedras e figueiras estavam os costumados letreiros e mensagens, de «particulares de toda a nação», a que não deixaram de juntar os seus próprios. Eleito Capitão Dom Luís de Sousa, seguiu a nau viagem que veio a ter triste remate, pois amanheceram de surpresa em meio de dezassete naus turcas, na costa da Ericeira, a 20 de Outubro. Repelidos os atacantes no primeiro dia de combate, durante o qual foi a pique a capitania inimiga, conseguiram os turcos, no dia imediato, pegar fogo à nau por via de mechas incendiárias, salvando-se a nossa gente nas próprias naus inimigas, que os levaram cativos para Argel ⁽⁸⁾.

Em 1625, outra nau *Conceição*, chegou muito aberta, pelo que a descarregaram de tudo, pondo a fazenda em terra, e do batel fizeram um patacho, a levar aviso ao Brasil, onde se encontrava Dom Fradique de Toledo, general das armadas luso-castelhanas na restauração da Baía, que logo mandou três galeões a recolher a fazenda e a gente ⁽⁹⁾.

A eliminação do nosso domínio no Oriente, desde Ormuz às Molucas, no plano geral da guerra pertinaz que nos moviam ingleses e holandeses, assim como as alternativas e fixação, ora de uns ora de outros, quanto à ilha de Santa Helena, definitivamente confirmada a favor dos ingleses em 1673, tiveram como corolário a suspensão da escala nesta ilha por parte das naus da Carreira. A pre-

⁽⁷⁾ Quirino da Fonseca, *Os Portugueses no Mar*, Lisboa, vol. I, pág. 438.

⁽⁸⁾ João Carlos Mascarenhas, *Memorável relação da perda da nau Conceição*, Lisboa, 1627.

⁽⁹⁾ Pedro Barreto de Rezende, *ibidem*, armada de 1623.

sença de navios portugueses passou a ser ocasional, visto que o movimento de armadas para a Índia se restringiu muito, quase só, para efeitos de soberania.

Com o intercâmbio crescente dos grandes empórios europeus, africanos e asiáticos, a valorização desta ilha como estação de refresco e reparações, alcançou, no século XVIII e primeira metade do século XIX, extraordinárias proporções, chegando, alguns anos, a cifras entre 1600 a 1800 embarcações. Com o progresso da navegação a vapor e a abertura do canal de Suez, alterando por completo todas as rotas de navegação, este movimento desapareceu, resumindo-se agora a duas ou três dezenas por ano.

SUMMARY

SANTA HELENA (ISLAND OF VENUS) IN THE «CARREIRA DA ÍNDIA», 1502-1625.

The island, found in 1502 by João da Nova, became, by its position in middle Atlantic, a most convenient watering call for the *Naus da Índia*, on their return voyage.

A self-exiled maimed man, Fernan Lopes, soon turned the island into an «earthly paradise for the Portuguese ships», as he devoted himself to grow vegetables and cattle and poultry animals.

With this exception and some «eremits» to attend a chapel built not much later, the Crown banned all tentatives of settlement, in order to compel the Masters to a prompt dispatch by depriving them of any inducement to use the call for heir own advantage. Any settlement would mean an administrative establishment out of proportion with the requirements of a few «naus» once a year. This would also apply to the Cape Bay, which, on account of the unfriendly neighbours, would carry the burden of one more fortress.

The abundance of fresh vegetables and meat, plenty water and free fishing, gave rise to the navigators and writers axiom of the island being there *by the Grace of God!*, an expression the author justifies by recalling the appalling conditions passengers were subject to on account of the lack of hygienic requirements for hundreds of people packed up for so many a month! For them, the call meant an heavenly respite indeed.

In this view, the first commentators of the Portuguese national poem, «Os Lusíadas», promptly identified the «Island of Venus» with Santa Helena, asserting that Camoens himself had been pressed on the point, cautiously abstaining himself of a definite reply. This episode has been one of the most controverted among the Poem commentators, but most of them falling upon a narrow criticism based upon the old classics never got to understand the relief it meant to tired and sick navigators.

The advent of Philip II to the Crown of Portugal, in 1580, thrust the country into the mess of his European politics. This brought the intrusion of Englishmen and Dutchmen into the East trade, under a vast plan of ousting the Portuguese. The use of Santa Helena as a port of call brought a few conflicts where the Portuguese reaped three victories to one loss. The Crown thought better to stop the call, diverting the ships to Brazil or Angola, when required.